POLSKA NA MORZU

PISMO LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ

Nr. 5 | WARSZAWA, CZERWIEC 1934 | ROK 1



W uznaniu doniosłości i wagi „Święta Morza" protektorat nad niem objęli najwyżsi dostojnicy Polski: Pan Prezydent Rzeczypospolitej — Ignacy Mościcki; Pierwszy Marszałek Polski — Józef Piłsudski; Prymas Polski — Ks. Kardynał August Hlond.

Z wybrzeża i morza

ROZBUDOWA GDYNI. Port gdyński jest niewątpliwie jednym z najbardziej nowoczesnie urządzonych portów na kuli ziemskiej i wzbudza podziw nawet wśród ludzi, którzy niejedno już widzieli na świecie. Rozbudowa miasta Gdyni szybko podąża za rozrostem portu. Nad tem zaś, aby rozwój miasta szedł we właściwym kierunku, czuwa Rząd. W dniu 28 kwietnia r. b. Rada Ministrów powzięła uchwałę, na mocy której ma być opracowany ogólny program rozbudowy miasta Gdyni. Misję tę powierzono Ministrowi Spraw Wewnętrznych, któremu zainteresowani Ministrowie mają zgłaszać swe postulaty, tak naprz. Minister Przemysłu i Handlu przedstawi swe zapotrzebowanie na tereny, przewidziane na dalszą rozbudowę urządzeń portowych; Minister Komunikacji przedłoży zapotrzebowanie na tereny, potrzebne do rozbudowy urządzeń komunikacyjnych itd. Na podstawie tego ustalony zostanie ogólny program rozbudowy miasta Gdyni.

OBRÓT TOWAROWY PORTU GDYŃSKIEGO. Obrót towarowy portu gdyńskiego wzrasta z każdym miesiącem. Podczas, gdy w marcu r. b. wyniósł on 585.800.6 ton, to w kwietniu r. b. sięgnął 620.102.3 ton, czyli, że wzrósł w porównaniu z marcem o 36.301.7 ton. W porównaniu z kwietniem r. ub. wzrost obrotu towarowego portu gdyńskiego sięgnął powyżej 190 tys. ton.

Przez port w Gdyni przychodzi do Polski znaczna większość surowców, potrzebnych dla naszego przemysłu, czy też dla ludności, jako artykuł spożywczy. Obrót towarowy portu gdyńskiego obejmuje coraz więcej miejscowości na kuli ziemskiej, a ponieważ wszelkie pośrednictwo, a zwłaszcza pośrednictwo w handlu morskim jest bardzo kosztowne, każdy kraj stara się o uzyskanie transportów bezpośrednich. W tym też kierunku idą starania i naszych czynników miarodajnych. W pierwszych dniach maja przybył właśnie do Gdyni angielski parowiec, wiozący bezpośrednio z Indyj Brytyjskich ładunek ryżu surowego dla łuszczarni w Gdyni. W dniu 6 maja znów przyszedł do Gdyni sowiecki statek „Wołkow", który przewiózł z Małorosyjska na Morzu Czarnem pierwszy transport bawełny z Sowietów do Polski. Przez Gdynię również ma być przywożony do Polski z Indyj Holenderskich pewien kontyngent siemienia lnianego.

RYBOŁÓWSTWO MORSKIE. Połów ryb morskich wyniósł na całem wybrzeżu w miesiącu kwietniu ponad 450 tysięcy kilogramów, których wartość sięgała około 140 tysięcy złotych.

ŁADUNEK 800.000 JAJ. Jednym z najpoważniejszych artykułów wywozu polskiego są jaja kurze. Idą one głównie do Anglji, gdzie, choć nie zaspakajają jeszcze wszystkich wymagań bardzo wybrednych odbiorców, to jednak w dużej części pokrywają zapotrzebowanie rynkowe. Z portu gdyńskiego co i raz odpływają statkami transporty jaj. Żaden jednak statek nie zabrał tylu jaj i to nietylko w porcie gdyńskich, ale wogóle w żadnym innym porcie, co statek angielski „Baltonia" w końcu kwietnia r. b. Statek ten mianowicie zabrał do Londynu 466.100 kg. jaj. czyli blisko 800.000 sztuk jaj.

Z PODRÓŻY „ISKRY" I „DARU POMORZA". Szkolenie marynarki wymaga oczywiście dłuższych i krótszych podróży po morzach i oceanach, w czasie których marynarze zapoznają się praktycznie i wciągają się w obsługę okrętów w różnych warunkach. W dniu 11 maja r. b. powrócił z takiej podróży ćwiczebnej okręt szkolny „Dar Pomorza".

W dniu 6 maja odpłynął na dalszą podróż ćwiczebną okręt „Iskra", wioząc na swym pokładzie podchorążych marynarki wojennej.

Admirał Krzysztof Arciszewski

Arciszewski jest jedną z tych postaci, Polski przedrozbiorowej które zadają kłam ogólnemu mniemaniu, jakoby nas nie było przy wyścigu innych narodów w przemierzaniu dalekich mórz i zdobywaniu nieznanych lądów.

Krzysztof Arciszewski, wywodzący się ze starego rodu pod Gdańskiem osiadłego, urodził się w Wielkopolsce. Poetycka wyobraźnia oraz żywy temperament i wybitne odczucie doznanych krzywd, zawiodły go do Holandji, gdzie w Hadze poświęcił się studjom fortyfikacji i nawigacji. Zasłynąwszy jako dzielny wojownik w walkach Holendrów w Europie zachodniej, party żądzą poznania szerokiego świata, zaciągnął się w szeregi holenderskiej armji kolonjalnej. Rząd holenderski powierzył Arciszewskiemu w r. 1629 dowództwo nad wojskową wyprawą przeciwko Portugalczykom do Ameryki Południowej, zwanej wówczas Indjami Zachodniemi. Stanąwszy na czele floty złożonej z 70 okrętów i 7000 ludzi miał sobie powierzone zdobycie osad nadbrzeżnych i założenie handlowych stacyj holenderskich.



Admirał Krzysztof Arciszewski (1592—1656) Zdobywca Brazylji.

Osiem lat walczy Arciszewski w Brazylji jako głównodowodzący wojskami holenderskiemi, podbija ogromne przestrzenie i fortyfikuje twierdze, układa plany oblężeń i bitew.

Odwaga i dzielność Arciszewskiego rozsławia jego imię na obu półkulach. Bo też i nie bylejaki to był wódz, ten nasz polski admirał wieku siedemnastego.

Gdy raz, w szturmie na Arrayal zamieszawszy się w tłum Portugalczyków, został ujęty przez nieprzyjacielskiego muszkietera, zmuszony był oddać szpadę. W chwili, gdy muszkieter doprowadzał go do bram miasta, Arciszewski uderzeniem buławy kładzie go trupem i wśród gradu kul nieprzyjacielskich pędem pośpiesza ku swemu oddziałowi.

W innej znów bitwie Arciszewski otrzymawszy ranę od granatu w ramię, dowodzi dalej oblężeniem, a gdy w pewnej chwili Portugalczycy wdarli się w środek wojsk holenderskich i szerzyć się począł popłoch, nasz bohater wybiega w koszuli i osobistem męstwem pobudza swych żołnierzy do ataku, zwycięsko odpierając nieprzyjaciela.

Zapraszany kilkakrotnie przez króla Władysława IV do powrotu, rozstaje się wreszcie Arciszewski z przyjaciółmi Holendrami, wraca do Polski, wspaniałym talentem organizatorskim, jako „starszy nad armatą" czy głównodowodzący artylerij Rzeczypospolitej, porządkuje sprawy artylerji, uzbraja Lwów przeciw kozakom, umacnia Zbaraż i obóz w Zborowie. Pod koniec życia zrzeka się piastowanych przez siebie godności, wycofuje się w zacisze rodzinnej wsi pomorskiej pod Gdańskiem, gdzie w 1656 schodzi z tego świata Krzysztof Arciszewski, jeden z najwybitniejszych żeglarzy i największy zdobywca zamorski dawnej Rzeczypospolitej.

Wdzięczni Holendrzy na cześć swego polskiego wodza wybili medal i pamięć jego uczcili pomnikiem w Pernambuco.

S. Ż.

Dlaczego drogi wodne są tanie

Towary masowe przewozi się w łodziach otwartych, zaś towary cenne, muszą być przewożone w łodziach krytych, aby towar był zabezpieczony przed zniszczeniem. Taka kryta łódź jest także mieszkaniem żeglarza i jego rodziny, rodzina pomaga mu w pracy żeglarskiej i razem z nim prowadzi życie koczownicze. Łodzie takie nazywamy barkami, albo szkutami.

Na jednej takiej łodzi, w czasie postoju pod Bydgoszczą, zapanowała razu jednego wielka radość; żeglarza odwiedził brat kolejarz. Po kilku godzinach, gwarząc wesoło przy piwie, obaj bracia rozpoczęli braterski spór, chwaląc każdy swój rodzaj pracy.

Kolejarz: „Że też Cię ciągnie do tej włóczęgi po wodach, jak naszego nieboszczyka ojca — ani rusz nie mogę tego pomiarkować; żegluga, to przecie starodawny sposób przewożenia towaru. Wleczesz się z wodą bez końca jak się rozchlapie deszcz, to masz psią służbę przy sterze; wielka woda — niebezpiecznie jechać, mała woda — nie możesz wiele ładować, a w zimie spętają Cię lody i siedzisz bezczynny. Na kolei deszcz czy pogoda, lato czy zima, nic cię to nie obchodzi, jedziesz bez przeszkody; dziwię się doprawdy, że ludzie mogą zajmować się tak emi głupstwami i zabawkami jak żegluga rzeczna“.

Żeglarz: „Jabym się z Tobą nie zamienił; po pierwsze, jadąc koleją — siedzisz zamknięty w pudle, trzęsie cię, rzuca, a przez okna nie wiele widzisz, ja tymczasem chodzę po barce, rozkoszuję się czystem powietrzem i widzę cały Boży świat. Ty jeździsz po drodze żelaznej, którą ludzie zbudowali, ja jeżdżę po drodze wodnej, danej od natury; jadąc w dół, nie potrzebuję pomocy, za to na stacjach kolei musi być liczny personel, u nas na przystaniach wystarczy 1—2 ludzi. Moja barka, jak wiesz, bierze 600 ton ładunku, t. j. pół Twego pociągu i tę barkę obsługuję ja sam, z synem czasem, czasem mi żona pomaga lub młodszy chłopak — a ile wy ludzi musicie mieć do obsługi pociągu? przecie: mechanik, palacz, prowadzący pociąg i tych kilku hamulcowych kosztuje dosyć — a utrzymanie w należytym stanie szlaku kolejowego i urządzeń stacyjnych kosztuje ładny pieniądz. Wprawdzie i drogę wodną utrzymywać trzeba, aby nie dziczała, lecz wydatki te nie są wielkie. Dalej, wóz kolejowy bierze 15 ton ładunku, a waży sam coś koło tego, albo niewiele mniej, a barka waży dziesiątą część tego, co można na nią naładować — więc jeżeli ten Twój pociąg wiezie 1000 ton towaru, to musi bezmała drugie tyle, jako martwe obciążenie, ciągnąć ciężar wagonów, a to przecie kosztuje. Dlatego też własne koszty żeglarza są zawsze mniejsze od własnych kosztów kolei i dlatego ruch na wodzie stale się zwiększa, bo się opłaca. Na Wiśle, choć nie jest uregulowana, ruch z Warszawy w dół rzeki, ku Toruniowi jest już większy, niż był przed wojną. Kiedyś mówił mi Niemiec, nadzorca na gdańskiej śluzie, że polskie statki wiślane idą coraz częściej morzem z Gdańska do Gdyni coraz częściej przychodzą statki z ładunkami bezpośredniemi z Warszawy i do Warszawy. Do Gdyni Wisłą i zpowrotem przeszło, jak mi mówił w roku 1931, coś pięć czy sześć tysięcy ton, w rok później kilkanaście tysięcy, a w zeszłym roku już coś koło 80.000 ton; ruch na Wiśle w Warszawie wynosi już stokilkadziesiąt tysięcy ton rocznie, a w Tczewie ponad trzysta tysięcy ton. A wiesz Ty, że z Warszawy do Torunia towar wodą przychodzi drugiego dnia, a twoją koleją trzeciego lub czwartego dnia!“

Nie będę już dalej powtarzał rozmowy obu braci, powiem tylko, że każdy środek komunikacyjny jest potrzebny, a więc woda i kolej, jak również i droga. Im lepsza komunikacja, tem tańszy przewóz, a tani przewóz umożliwia handlarzowi płacenie lepszej ceny za towar. Najlepszym przykładem są ceny zboża, które u nas są tak niskie spowodu kosztownych dowozów do stacyj po złych drogach. Otóż te droższe koszty przewozu po złych drogach opłaca nie handlarz, ale tylko rolnik, otrzymując małą cenę za swój towar. Widzicie więc, że dobre drogi lądowe i wodne mogą podnieść dobrobyt kraju.

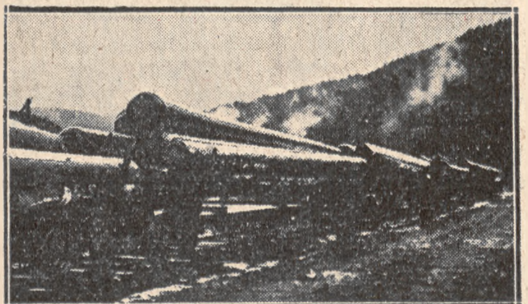
Inż. A. Konopka.

Jak polskie dęby i sosny w daleki świat płyną

Kraj nasz wyposażyła natura sowicie, zaopatrując go w węgiel, sól, naftę, rudy i t. p., dając mu żyzną ziemię i bogatą roślinność.

Lecz krasą naszej ziemi, a równocześnie jej bogactwem są wspaniałe, rozległe lasy i puszcze.

Dumnie, prosto i wysoko wyrosły na naszych równinach i wysokich górach sosny



Tak oto jadą leśne olbrzymy ze śnieżnych Karpat do Gdyni, ażeby morzem popłynąć do dalekich krajów, o których im kiedyś tylko wiatry wieści przynosiły.

i dęby. Brak nam natomiast gumy, bawełny, herbaty, wielu metali i innych surowców, potrzebnych do codziennego użytku.

I ażeby te surowce, lub ich przetwory uzyskać, sprzedajemy własne surowce i fabrykaty zagranicę i za otrzymane pieniądze kupujemy to, czego nam potrzeba.

Płyną więc z polskich portów Gdyni i Gdańska węgiel, wyroby żelazne, zboże, cukier i wiele, wiele innych produktów pracy polskiego rolnika i robotnika — i płynie także w daleki świat polskie drzewo; czy to jako budulec, czy jako deski równo i pięknie tarte, czy też klepki, czy okrąglaki do budowania sztolni w kopalniach, czy też jako meble i t. d.

Płynęło tak i niegdyś za czasów Polski Jagielionów, dając olbrzymie zyski gdańskim kupcom niemieckim, pośrednikom jedynym naszego handlu z zagranicą, bogacącym się polską pracą! Wówczas to rola polskiego robotnika kończyła się z chwilą spławienia drzewa Wisłą do Gdańska, gdzie kupiec gdański dyktował nam cenę i warunki odbioru drzewa.

Historja dała nam bolesną nauczkę i dzisiaj olbrzymim wysiłkiem całego narodu stworzyliśmy sobie gwarancję niezależności gospodarczej w naszym handlu z zagranicą — tą gwarancją to **nasza Gdynia** — najnowocześniejszy port Bałtyku.

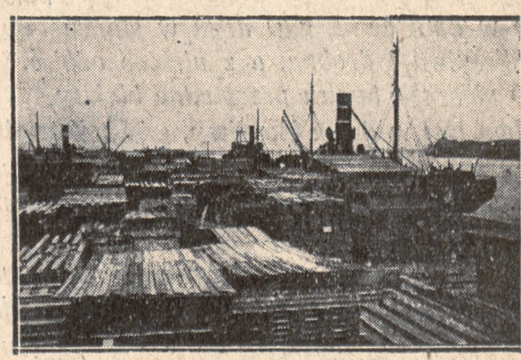
I teraz już nasze olbrzymy leśne przyjeżdżają z głębi kraju do **polskiego** portu, polski kupiec sprzedaje je na obce rynki, polski robotnik załadowuje w porcie na statek i polski marynarz pod polską banderą wiezie je do zamorskich krajów.

Gdańsk już nie posiada monopolu na pośrednictwo kupieckie między nami i szerokim światem i liczyć się musi z istnieniem Gdyni.

Największym dostawcą polskiego drzewa na rynki zagraniczne są polskie lasy państwowe. Drzewo ścięte w naszych lasach, dostarczane jest koleją do Gdyni, lub spławiane Wisłą do Gdańska.

Zwiezione koleją do Gdyni deski, okrąglaki, długie sosny i kloce dębowe, składa się w odpowiednie stosy na placach portowych, nakrywając deski dachami, zabezpieczającemi przed zamoczeniem i gniciem.

Klepki, meble, dykta i inne obrobione gatunki drzewa składane są w magazynach



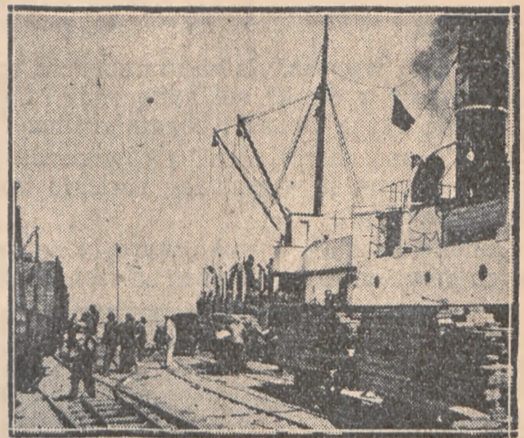
Polski s/s „Kraków" zabierze do swojego kadłuba stosy poukładanych na placu desek i zawiezie je do dalekiej Anglii.

i tam czekają na rozpoczęcie dalekiej podróży.

I oto przychodzi do portu polski, lub obcy parowiec po ładunek drzewa. Olbrzymie stosy desek i kloców, podwożone na wózkach, giną w jego wielkiem wnętrzu. Statek, którego kadłub wystawał przedtem wysoko ponad wodę, zanurza się stopniowo, połykając ładunek, i pod koniec ładowania pokład jego znajduje się już blisko powierzchni wody — sam zaś statek, wziąwszy stosy drzewa i na pokład, wygląda jak góra desek, pływająca na wodzie.

Tak załadowany statek wyrusza do portu przeznaczenia — najczęściej do Anglji, Holandji, Francji, Krajów Śródziemnomorskich, a nawet do Afryki Zachodniej i Australji.

Drzewo polskie znane jest bowiem na bardzo wielu dalekich i bliskich rynkach, jako doskonały produkt. *J. B.*



Podwożenie wózkami drzewa i ładowanie na statek.

Hymn do morza

Piękne jest morze.
Piękne jest morze obszarów bezmiarem
I wód swych rozlewnością i głębi swych czarem.
Piękne jest podczas ciszy. Jak tafla lustrzana,
Mieni się nieruchome, jakby było szklane.
Gdy wieczorem czy rankiem zórz ognie się palą,
Lub w dnia pełni, gdy drga w słońcu fala,
Błyskotliwą i drobną, a z niebios odbite,
Oko pieszczą lazuru przepastne błękity.
Piękne jest w dzień burzliwy, gdy nakształt olbrzyma,
Smagane wichrem — piersi swe wydyma.
A potężne bałwany, ubielone pianą,
Uderzają raz po raz w statku kruchą ścianę.
Piękne jest, gdy huragan targnie toń i skłębi,
Pomieszawszy chmur zwały z odmętami głębi
A przy słońca zachodzie błysną krwawe zorze.

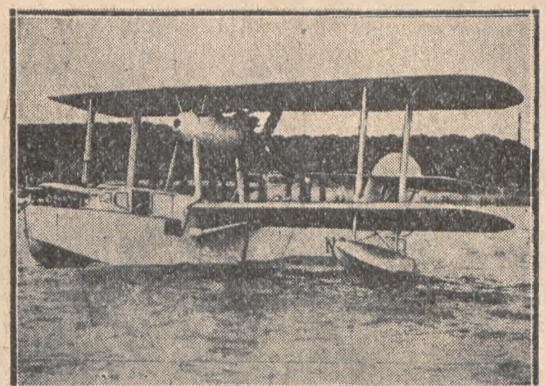
Piękne jest morze.
Lubię patrzeć na morze z piaszczystego brzega,
Lubię szelest kolistej fali, gdy na brzeg wybiega
I do stóp mi swojemi zasięgami ściele,
Niosąc w darze wydarte z głębin swoich ziele.
Lubię patrzeć na morze z groźnego urwiska,
Gdzie jakiś lęk nieznany serce moje ściska.
Lubię tę dal bezkresną, gdzie się wzrok mój gubi.
Lubię słuchać, gdy groźny wiatr dokoła szumi.
Lubię huk uderzeń o nadbrzeżne skały,
Pianę rozbitej fali, strzeliste jej bryzgi,
Ryk szalony żywiołu, gdy na brzeg się ciska,
By za chwilę umierać—w ciszy rozlewiska.
Z tej toni słonej zrodziło się życie.

K. Warchałowski.

O lotnictwie morskiem

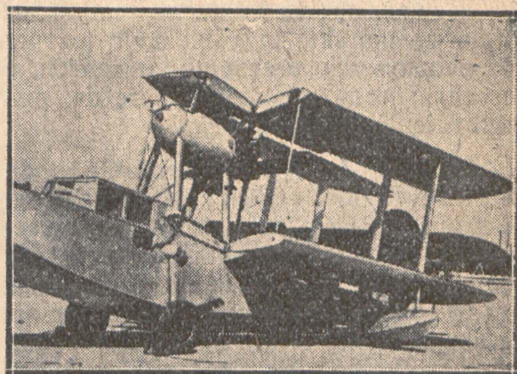
Tak się jakoś utarło, że kiedy mówimy o lotnictwie, mamy na myśli wyłącznie lotnictwo lądowe. Społeczeństwo nasze dz wnie mało interesuje się sprawą lotnictwa morskiego, mającego tak ważną rolę do spełnienia. Wypływa to stąd, że lotnictwo lądowe w Polsce powstało wcześniej i rozwijało się w lepszych warunkach, podczas, gdy lotnictwo morskie, dopiero z chwilą odzyskania Bałtyku, zaczęło wychodzić z powijaków. A dzisiaj już poszczycić się możemy kilkoma wodnemi portami lotniczemi, wyposażonemi w nowoczesne wodnopłatowce. Szczególnie pięknie rozwija się lotniczy port morski w Pucku — jak to miałam przyjemność osobiście, jako lotniczka, stwierdzić — posiadający kilka hangarów, w których mieszczą się srebrzyste hydroplany, pupile naszych dzielnych zuchów, pilotów morskich, pozwalające im na wyprawianie przeróżnych emocjonujących wyczynów lotniczych.

Wodnosamoloty zasadniczo nie różnią się od samolotów lądowych. Posiadają identyczne usterzenie. Jedynie zamiast podwozia z kółkami, na których samolot lądowy osiada, posiada wodnopłatowiec podłużne pływaki, które wraz z pływakami pod płatami skrzydeł, utrzymują aparat na wodzie.



Start hydroplanu.

Zwykły śmiertelnik, który latał już na samolotach lądowych i raptem znajdzie się na wodnopłatowcu, czuje się dziwnie, szczególnie, kiedy hydroplan z konieczności musi lądować, a właściwie wodować na niespokojnem morzu. Mimo tego, że taki entuzjasta morza wie doskonale o bezpieczeństwie pod czas lądowania, odczuwa nieprzezwyciężo-



Nowoczesny typ wodnopłatowca ze składanemi skrzydłami.

ny lęk przed tą niezmierzoną przestrzenią wodną, pełną nieprzewidzianych zmian i odwiecznego ruchu. W przeciwieństwie do samolotu, który w czasie lądowania powoduje na skutek kilkakrotnego odbicia przy zetknięciu się z ziemią, mniejszy lub większy wstrząs pasażera, zetknięcie wodnopłatowca z wodą w czasie osiadania na morzu jest milsze. Milsze, gdyż woda poddaje się wodnosamolotowi, powodując miękkie — jak w puchu — lądowanie.

Niejeden wszakże, nie znający bliżej zadań naszej floty i marynarki wojennej, sądzi, że niema większej różnicy między lotnictwem lądowem a morskiem.

Takby się wydawało, zwłaszcza podczas pokoju, kiedy widzi się w powietrzu swawolne igranie naszych pilotów na wodnopłatowcach. A jednak lotnictwo morskie ma zasadniczo odmienne działanie od lądowego. Współpracuje ono ściśle z flotą handlową i wojenną. Służy na morzu do wskazywania drogi w miejscach niebezpiecznych dla żeglugi. Jedynie hydroplany mogą latać swobodnie nad morzem, gdyż pływaki pozwalają im w każdej chwili bezpiecznie osiadać na falach. Tylko załoga

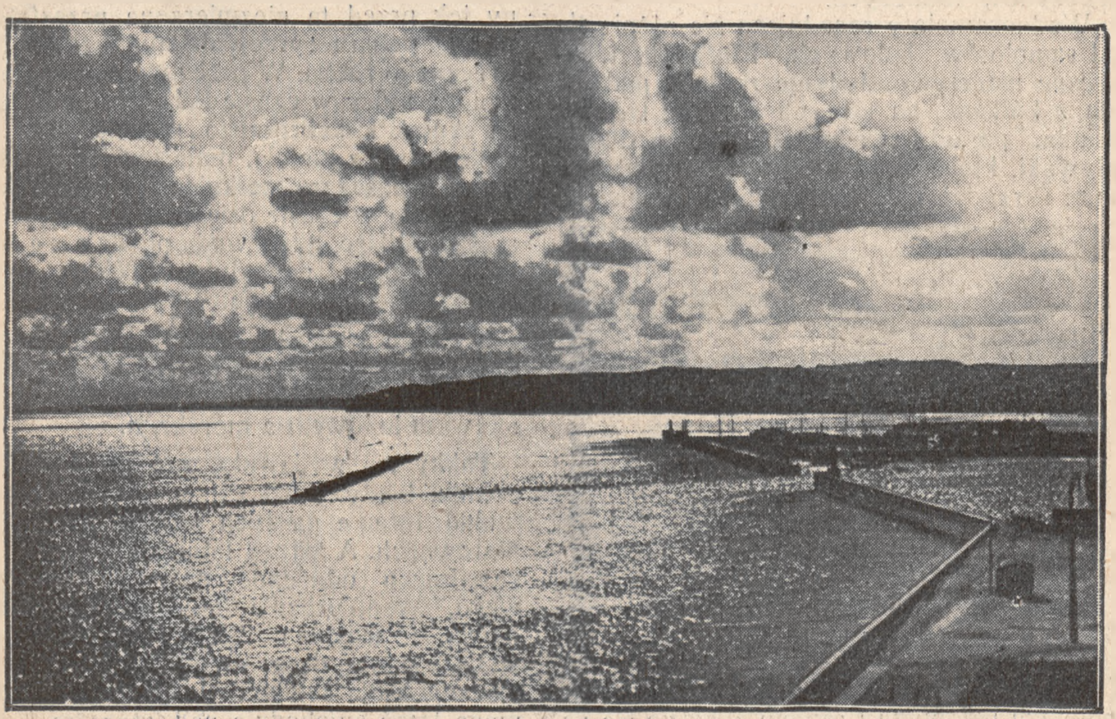
wodnopłatowców może sobie pozwolić na dokładną obserwację ruchów gór lodowych czy głębin morskich, kryjących w sobie zdradliwe skały podwodne, tak niebezpieczne dla statków. Ileż usługi oddaje wodnopłatowiec lodołamaczom przy wskazywaniu przejść luźniejszych między piętrzącemi się zwałami lodów. Ileż to statków zawdzięcza swe bezpieczeństwo lotnictwu morskiemu. Lotnictwo morskie przyśpieszyło też przewóz pocztowych przesyłek morskich, dostarczając je na miejsce na parę dni przed przybyciem okrętu do portu.

Jeżeli chodzi o współdziałanie wodnopłatowców z flotą wojenną, jest rzeczą ogólnie znaną, że wywiad i służba obserwacyjna, sprawowana przez wodnopłatowce, decyduje o jej zdolności działania. Każdy marynarz wie doskonale, że najgroźniejszym przeciwnikiem łodzi podwodnych, które przez długi czas kpiły sobie z różnych okrętów niszczycielskich — są wodnopłatowce. Pod okiem wodnopłata nie odważy się łódź podwodna na żadną akcję. Również najpotężniejsze pancerniki, mimo dział przeciwlotniczych, nie czują się dosyć bezpiecznie wobec ataku wodnopłatowców.

Włochy i Anglja bodaj najlepiej rozumieją doniosłe znaczenie lotnictwa morskiego i floty handlowej. Niedawno wszak śledziliśmy z największem zainteresowaniem i podziwem gigantyczny lot potężnej eskadry włoskiej z generałem Balbo na czele, forsującej z łatwością obszar Europy z potężnym masywem górskim i wody oceanu. Świat mógł się wtedy przekonać, jakie znaczenie posiada silnie rozwinięte lotnictwo morskie.

Tak jak flota handlowa do niedawna, nie mogła rozwijać się i istnieć bez ochrony ze strony marynarki wojennej, tak dziś, w dobie olbrzymiego postępu w technice, nie można sobie wyobrazić rozkwitu tej floty bez równomiernego rozwoju lotnictwa morskiego. Musimy o tem pamiętać w naszych wielkich zamierzeniach na morzu.

Marja Wardasówna



Wejście do portu gdyńskiego.

Obozy letnie L. M. K.

Zapowiedziane w poprzednim numerze „Polski na Morzu“ obozy L. M. K. nad morzem będą składać się z 3-ch kompletów: powszechnego obozu propagandowego na 1000 miejsc, obozu młodzieży szkolnej na 300 miejsc i obozu instruktorskiego na 100 miejsc.

Na obóz może się zapisać wyłącznie członek L. M. K., nie obarczony żadną zakaźną lub przykrą dla otoczenia chorobą. Z chwilą przyjęcia na obóz, każdy uczestnik otrzymuje od kierownictwa obozów 80% zniżkę kolejową.

Powszechny obóz będzie zorganizowany w Jastarni od 3 czerwca do 15 września, lecz ze względu na jego charakter, czas pobytu uczestników został w nim ograniczony do 1, lub 2-ch tygodni. Tydzień pobytu w obozie w każdym wypadku, liczyć należy od niedzieli rano do soboty wieczorem. Koszt pobytu tygodniowego wynosi 22 zł. 50 gr., dwutygodniowego — 45 zł.

Obóz powszechny przeznaczony jest dla szerokich mas członków L. M. K., którzy mogą zgłaszać się całemi rodzinami czy w grupach, składając przy zapisie zadatek 10 zł. (od osoby). W zgłoszeniu należy podać nazwisko i imię, dokładny adres, Koło macierzyste L. M. K. oraz czasokres pobytu w obozie. Z chwilą otrzymania zawiadomienia o przyjęciu na obóz na dany okres, kandydat opłaca za pobyt pozostałą kwotę, po otrzymaniu której Zarząd Główny wysyła mu dopiero upoważnienie na zniżkę kolejową.

Przytem każdy kandydat zgóry winien być przygotowany na to, że przy zgłoszeniu się w biurze obozu obowiązany jest złożyć w depozycie zł. 5, tytułem kaucji zwrotnej na pokrycie ewent. kosztów, poczynionych w obozie uszkodzeń, oraz sumę odpowiadającą cenie powrotnego biletu kolejowego do miejsca zamieszkania, gdyż Kierownictwo Obozu pożyczek żadnych udzielać nie będzie.

Obóz młodzieży z Kół L. M. K., obejmujący oddzielnie chłopców i dziewczęta powyżej 10 lat, będzie prowadzony w 2-ch grupach po 300 osób: I-sza od 20.VI do 17.VII i II-ga od 19.VII do 15.VIII. Koszt 4-tygodniowego pobytu wyniesie 50 zł.

Kandydatów na ten obóz zgłaszają Kierownictwa i Dyrekcje szkół najpóźniej do 5 czerwca z jednoczesnem wpłaceniem na konto P. K. O. Nr. 367 zadatku w wysokości 10 zł. od osoby, resztę należności, t. j. 40 zł., należy wpłacić najpóźniej na 7 dni przed odjazdem do obozu, bo dopiero wówczas Zarząd Główny przesyła do szkoły upoważnienie na 80% zniżkę kolejową.

Równocześnie z wpłaceniem zadatku, rodzice młodzieży wysyłają do Zarządu Głównego L. M. K. za pośrednictwem szkoły wypełnioną deklarację, której wzór można otrzymać w każdym Oddziale L. M. K.

Do obozu instruktorskiego kandydatów zgłaszać mogą Oddziały za pośrednictwem Okręgów z pośród działaczy L. M. K. Obóz ten, urządzony w Jastarni, będzie stanowił odrębną grupę ze specjalnym programem zajęć.

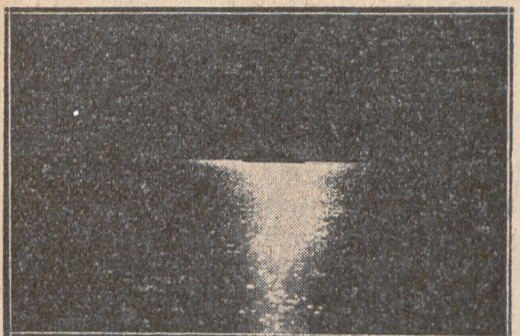
Obóz instruktorski będzie obejmował 3 czterotygodniowe kursy po 100 uczestników w każdym: I-szy od 3 do 30 czerwca, II-gi od 3 do 30 lipca, i III-ci od 2 do 29 sierpnia. Koszt 4-tygodniowego pobytu wyniesie 80 zł., do których należy doliczyć około 20 zł. na koszty projektowanych wycieczek po wybrzeżu i morzu.

Ponadto Zarząd Główny organizuje **żeglarski obóz nad jeziorem Narocz** na Wileńszczyźnie dla chłopców i dziewcząt powyżej 12 lat. W obozie tym, mającym charaktek wyszkoleniowo - instruktorski, odbędą się 2 czterotygodniowe kursy po 150 osób każdy: I-szy od 20.VI do 17.VII i II-gi od 19.VII do 15.VIII. Uczestnicy tego obozu będą również korzystać z 80% zniżki kolejowej; opłata za pobyt wyniesie 45 zł. Warunki przyjęcia i sposób zgłaszania kandydatów, takie same, jak w obozie nadmorskim młodzieży.

Celem uniknięcia jakiegokolwiek zamieszania i nieporozumień, zainteresowani winni przed dokonaniem zgłoszeń na obozy zwrócić się we własnym interesie do najbliższego Oddziału L. M. K., który otrzymał od Zarządu Głównego szczegółową instrukcję.

Z podróży do polskiego wybrzeża

Stare podanie głosi, że sułtan Mohamed IV, wyprawiając się do Polski, urządzał na drodze wielkie biesiadne uczty łowieckie, po których zapadał w głęboki sen. Ale sen ten niepokoiła mu wizja dalekich wybrzeży polskiego morza, to też nawet nocą wołał stale: Gdańsk!... Gdańsk!...



Zachód słońca na morzu.

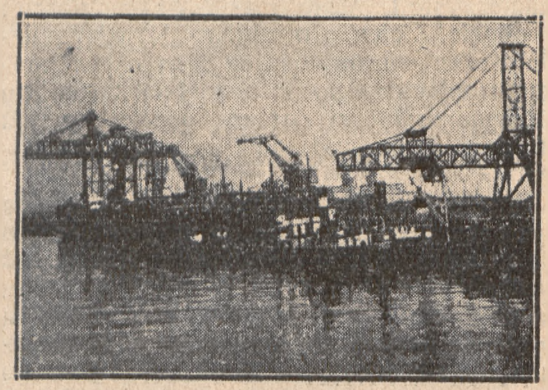
Gdańsk był zatem namiętnym celem jego życzeń i pragnień, był kresem jego chorobliwych marzeń. Jedną ręką chciał z Czerwonego Morza czerpać perły, a drugą u wybrzeży Bałtyku — kosztowne wówczas bursztyny.

Gdy w czasie jednej z moich wycieczek wstępowałem w mury Gdańska i patrzałem na cały przepych bezcennych skarbów, kryjących się w murach miasta — stały mi się owe senne majaczenia Mohameda całkiem zrozumiałe.

Jadę do Gdańska, a oto już przy wejściu do miasta dostrzegam, że nie może ono nam imponować swemi urządzeniami w porcie, nie może wytrzymać próby porównawczej choćby z punktu widzenia nowoczesnych urządzeń ładunkowych i przeładunkowych, nie może równać się z gigantycznym rozmachem rozbudowania Gdyni — natomiast przewyższa ją pod względem piękna starych budynków.

Jeżeli przeto mówić będę o Gdańsku, to już nie z punktu widzenia urządzeń portowych — ale z racji jego troski o zachowanie wiecznej młodości sztuki.

Czasu mam niedużo — nowe części miasta mnie nie nęcą i nie pociągają, znam je zresztą oddawna i czuję oddawna do nich odrazę, błądzę zatem temi krętemi i ciasnemi ulicami, któremi kroczyły ongiś dumne postacie naszych królów, naszych rycerzy, naszej kontuszowej szlachty i bogatych kupców, idę wśród domów, wywierających swą odmienną strukturą, swą ornamentacją, dziwactwem rzeźbiarskich fantazyj oraz rozmaitością marynarskich godeł, zatopionych w kracie kamiennego tataraku oraz swemi tarasami jakiś urok osobliwego, zaczarowanego miasta. I odtwarzam w myśli owe czasy, gdy na tarasach tych, kwitnących od barw świateł starodawnych lamp i uśmiechu, bogaty kupiec gdański oddychał wieczorami świeżem powietrzem, gdy żony i córki, siedząc przy krośnach, wyszywały wzory zamorskim jedwabiem, gdy na cześć polskiego pana, siedzącego w lśniącym kontuszu na gotyckiem krześle, gotowano ucztę i suto zastawiano dębowe stoły. A musiały to być uczty zgoła inne, niż w Krakowie, Wilnie lub Warszawie, skoro na srebrnych misach, wśród rynsztunku łusk i muszli, piętrzyły się wykwintne potrawy morskie, a nad mi-



Dźwigi w porcie gdyńskim.

sami dzwoniły szklane kielichy, cudnie malowane w godła miejskich cechów i łacińskie napisy.

Im głębiej zapuszczam się w prastare ulice, tem wyraźniej dostrzegam, że tłem całego obrazu, tłem Gdańska, są owe kamienne, wystrojone, wyzłocone, obciosane

w rzeźby kolumny, popiersia i posągi. Nawet na dachach tłoczą się ozdoby, nawet przy kominach siedzą igrające potworki.

I jakiż to kontrast w zestawieniu z temi rzędami budowli, stojących po drugiej stronie Mołtawy, przerzynającej miasto, nieożywionych gwarem mieszkańców, pokrzyżowanych posępną siecią nowoczesnych murów, wysokich, gołych, przypominających więzienia!

Jak najdalej od tej ohydy, od tych śpichlerzy, składnic, parkanów i chociażby tylko pobieżny rzut oka na katedrę gdańską, stojącą, niby granitowy kolos wśród uplecionych uliczek i uwieńczoną wyniosłą wieżą. Ściany kościoła, ozdobione u góry, niby w uplecia pięknych liści klonu, wycięte ponad dachem w mniejsze ząbki, zachmurzone barwą czarno - czerwoną. Katedra gdańska, to nie gotyk, to nie kapłan, co na radosne święto przywdział perłowy ornat, — to raczej pokutnik, owinięty w ciężką odzież — siadł na kamieniu i kryje oblicze przy wejściu do pustynnej groty.

O ile katedra czyni na zewnątrz wrażenie ponure i utrzymana jest w lodowatej jednostajności, o tyle wnętrze jej przepełniło się bogactwem, mimo, że kościół przerobiono na protestancki. Trudno wyliczyć mnogość posągów i arabesków na filarach, stosy dawnych ornatów, kielichy i kosztowności rozmaitych, starannie przechowywanych sprzętów kościelnych.

Kościołów w Gdańsku — przeszło dwadzieścia. Odgrzebać w nich warto, co nasze, co polskie, co słowiańskie, co złożone w nich hojną ręką naszych niebieskookich prababek, lub darowane szczodrą dłonią królów polskich. To, co widziałem w rozmaitych domach, w arsenałach, w Artusie, w ratuszu i wzniesionych nad rzekami bramach, utwierdza mnie w przekonaniu, że Gdańsk to przecież wykwit naszej pracy, naszego potu, naszej krwi.

Dość spojrzeć na mapę i na położenie Gdańska, aby przekonać się, że przeznaczeniem jego stać wiernie przy Polsce i odgrywać rolę pośrednika w stosunkach między Polską, a państwami zamorskiemi. Pierwotna słowiańska ludność w Gdańsku nie pojmowała znaczenia i wysokiej wartości skarbu, jaki w swem ręku dzierżyła, dopiero przybyszom, kolonistom niemieckim dano położyć kamień węgielny handlu i znaczenia Gdańska.

Co w Gdańsku wydało mi się najpiękniejsze, to te zegary i dzwony, wygrywające na wieżach kościelnych. Niektóre mają brzmienie, przypominające głosy królów i bohaterów, żałujących minionych wieków, swej wielkości i uczących nowe pokolenia, jak zdobywać posągi. Inne brzmiały, niby skarga nad ludzką dolą i jak zaklęcie, aby unieść się w świat pociechy...

Nauticus

Dwa sumienia

W czasie ostatniej wojny zaszedł następujący wypadek:

Niemiecka łódź podwodna zatopiła torpedą francuski okręt handlowy, poczem wypłynęła na powierzchnię, aby sprawdzić, czy dokonała skrupulatnie dzieła zniszczenia, a może też zasięgnąć języka.

Kilku rozbitków pływało z mozołem wśród szczątków i odłamków zatopionego okrętu.

Łódź podwodna podeszła bliżej. Marynarze bosakami wyciągnęli z wody jednego z nich. Dwuch innych rozbitków dopłynęło o własnych siłach i chwyciło podane im linki. Dowódca łodzi rozpoczął przesłuchiwanie: Co za okręt, skąd i dokąd szedł, co miał na pokładzie?...

Tymczasem na horyzoncie ukazał się słup dymu. To całą siłą pary pędził na pomoc francuski torpedowiec. Przed chwilą horyzont morski był zupełnie pusty. A teraz już widać wyraźnie rozcinający fale potężny dziób i prychające dymem cztery kominy. O — właśnie błysnęło coś pod kominami i powietrze przeszył ostry świst, zakończony wypryskającą z morza fontanną wody. Torpedowiec otworzył ogień!...

— Do zanurzenia! — wrzasnął dowódca łodzi. — Zejść na 30 metrów!

Zaskrzeczał sygnał alarmowy, pośpiesznie zbiegli w dół ludzie, trzasnęły pokrywy włazów...

— Panie kapitanie, — zameldował jeden z marynarzy, — tam na pokładzie zostało tych trzech...

— Do djabła z nimi! — warknął dowódca. — Do wnętrza ich nie puszczę, a na powierzchni dla ich przyjemności nie zostanę. Muszę ocalić łódź...

I kapitan ze złością zatrzasnął ostatnią pokrywę.

Łódź zagłębiła się. Woda zaczęła obmywać stopy, późn ej kolana, stojących na pokładzie rozbitków. Daremnie bili obcasami w pokład, krzyczeli w niebogłosy. Łódź uciekała im z pod nóg. Niebawem znikła w głębinie, pociągając za sobą jednego, którego płaszcz zaplątał się w rurę peryskopu. *)

Dwaj pozostali walczyli ile sił z falą, byle doczekać przybycia torpedowca. Ale jeden z nich nie wytrzymał i poszedł w głębiny. Drugiego, już nieprzytomnego, cudem tylko dojrzano z torpedowca i wyratowano w ostatniej chwili.

Tyle historja, być może zresztą niezupełnie ścisła. Ale teraz opowiemy fakt, który zdarzył się dwa miesiące temu w polskiej marynarce wojennej.

*

Łódź podwodna „Ryś", dowodzona przez kapitana marynarki Łosia, wypływa na ćwiczenia. Jej wielki, osiemdziesiąt metrów długi kadłub, raźno przecina fale. Na razie „Ryś" płynie jeszcze na powierzchni, pchany potężnymi silnikami ropowemi, rozwijającemi przy mocy 3000 koni mechanicznych, szybkość 14 węzłów, czyli około 23 kilometrów na godzinę.

Ale oto brzegi Polski zniknęły z horyzontu i czas przystąpić do ćwiczeń... Z kiosku dowództwa — wystającej nadbudówki pośrodku łodzi — kapitan wydaje rozkazy:

— Alarm bojowy! Do zanurzenia!

Jazgot syreny alarmowej, tupot biegnących ludzi. Po stromych drabinach włazów, marynarze zbiegają w dół. Zatrzaskują się pokrywy, woda z bulgotem zaczyna napływać do cystern balastowych, nadając łodzi większy ciężar i zmuszając ją do zapadnięcia pod wodę.

---

*) Przyrząd optyczny, pozwalający widzieć pod wodą, co się dzieje na powierzchni.

Kapitan, jak przystało, schodzi ostatni. Łódź zaczyna się już zagłębiać, i tylko środkowy właz, wiodący z kiosku do centrali, jest jeszcze otwarty. Dowódca „Rysia" stawia już nogę na szczeblu, ręką przytrzymując się antaby. Ostatni rzut oka na pokład, czy wszystko w porządku.

I naraz wzrok kapitana zatrzymuje się na małym, czarnym, omywanym już falami przedmiocie. Co to?

Nic wielkiego: ptaszek. Jakiś szpak biedny, co lekkomyślnie, a może w pogoni za muszkami, zbyt daleko od lądu odleciał. A potem zmęczony, wyzuty z sił, utonąłby niezawodnie, gdyby na swej drodze nie znalazł polskiej łodzi podwodnej. Instynktem i ostatkiem tych sił wiedziony, dotarł do niej i bez tchu opadł na pokład. A teraz...

A teraz niema już siły wstać, choć woda omywa mu piórka. Zbawczy pokład zapada się pod nim w głębinę, a on szamocze się tylko i umęczony łepek w górę wznosi, jakby z nieba oczekując ratunku. Jeszcze chwila, a porwie go w odmęty powstały z zanurzenia łodzi straszliwy wir.

Nie! Bo oto kapitan rzuca przez tubę w głąb łodzi krótki, urwany rozkaz. Ustaje wnet bulgot napływającej wody, natomiast wzmaga się śpiewny turkot motorów elektrycznych, poruszających łódź pod wodą. Dziób łodzi, który już się był zagłębił, ukazuje się zpowrotem nad falą, a woda małemi wodospadami spływa z pokładu.

Nic dziwnego. Bo oto pół setki ludzi i tysiąc koni elektrycznych pracuje w tej chwili nad wyratowaniem biednego szpaka. A on, biedactwo, leży bez duszy, ani wiedząc, że jest powodem takiego zamieszania.

Jednym skokiem kapitan znajduje się na pokładzie, chwyta ptaszka, znosi go w dół, układa w swej kabinie. Teraz już można zanurzyć się spokojnie, a z czystem sumieniem.

— — — — — — — — — — —

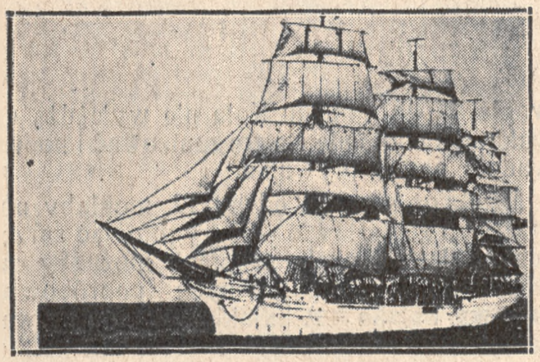
Kiedy „Ryś" powrócił do Gdyni, szpaka nakarmionego, napojonego, wypoczętego i ogrzanego wypuszczono z wielką ceremonją na wolność. Był to przecież pierwszy ptasi pasażer, który odbył podróż na polskiej łodzi podwodnej.

Jim Poker

MŁODZIEŻ A MORZE

Wielki zlot młodzieży nad Bałtykiem

Doniosłym momentem tegorocznego „Święta Morza" będzie pierwszy Powszechny Zlot Młodego Pokolenia w Gdyni. Zlot ten, mający zgromadzić do 50 tys. młodzieży wiejskiej, robotniczej, szkolnej, akademickiej, a także z hufców p. w. i z klubów spor-



Okręt szkolny „Dar Pomorza".

towych, odbędzie się w obecności Pana Prezydenta Rzeczypospolitej w trzecim dniu uroczystości gdyńskich, t. j. dnia 1 lipca.

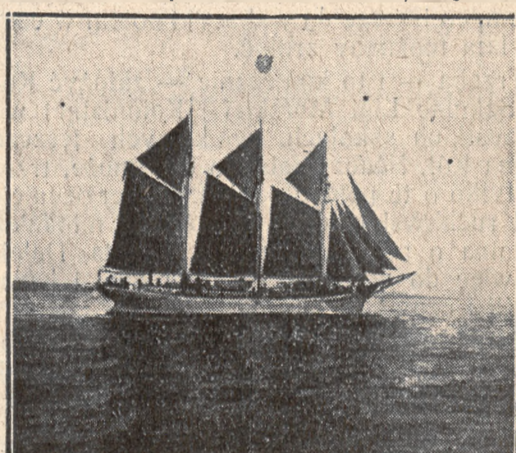
Pierwszy zlot powszechny młodzieży nad Bałtykiem będzie mobilizacją sił młodego pokolenia Polski do służby na morzu i dla morza. Trwałym dokumentem tej podniosłej chwili będzie Księga Obecności Zaprzysiężonych Morzu Polskiemu, mająca nieustannie wskazywać idącym pokoleniom Polski Odrodzonej nowe drogi myśli i czynów. Zaopatrzona w podpisy wszystkich uczestników zlotu, księga ta stanie się zarazem ważnym aktem i wymownym dokumentem historycznym.

Kierownictwo zlotu spoczywać będzie w rękach Głównego Komitetu Wykonawczego Obchodu „Święta Morza".

Organizacja zlotu — wobec jego masowości — wymagać będzie szczególnej energji i sprężystego działania zarówno od kierownictwa zlotu, jak i od współpracujących stowarzyszeń młodzieży. To też Gł. Kom. Wyk., w porozumieniu z przedstawicielami władz centralnych zainteresowanych stowarzyszeń młodzieży, uchwalił powołać Głównego Komendanta Zlotu, który będzie miał do pomocy komendantów składowych grup młodzieży, mających stanowić jednolite jednostki organizacyjne zlotu w Gdyni. Ponadto główny komendant zlotu będzie miał w swem zarządzeniu służbę informacyjną, porządkową i sanitarną, oraz niezbędne ze względów organizacyjnych sekcje.

Gł. Kom. Wyk. dołoży wszelkich starań, aby zapewnić uczestnikom udogodnienia i ulgi w czasie podróży i podczas pobytu w Gdyni, a zarazem umożliwić udział w zlocie najszerszym rzeszom młodzieży; to też spodziewa się uzyskać maksymalne zniżki kolejowe, przy zastosowaniu których ogólny koszt jednego uczestnika da się ustalić w granicach 18—30 zł. — zależnie od odległości do Gdyni.

Zgłoszenia uczestników mogą uskuteczniać wyłącznie stowarzyszenia, zaproszone do udziału w zlocie, oraz Komitety Wojewódzkie „Święta Morza". Zlot będzie w za-



Okręt szkolny „Iskra" pod pełnemi żaglami.

sadzie jednodniowy, lecz — ze względu na techniczne możliwości kolei — każda przyjeżdżająca na zlot grupa uczestników spędzi w Gdyni przeciętnie 2 dni, wobec czego 2-gi dzień będzie można wykorzystać na zwiedzanie portu itp. Wszyscy uczestnicy zlotu

przybędą do Gdyni najpóźniej do godz. 8 rano w niedzielę dnia 1 lipca i tegoż dnia wieczorem odjadą już z Gdyni pierwsze pociągi zlotowe.

Zakwaterowanie i wyżywienie uczestników zlotu będzie zorganizowane na sposób wojskowo - obozowy w namiotach, rozbitych na Polanie Redłowskiej, i przy użyciu kuchen polowych, jednakże uczestnicy winni zaopatrzyć się w niezbędny osobisty sprzęt stołowy (menażka, łyżka i t. p.).

Główny Komitet Wykonawczy wierzy, że wszystkie organizacje młodzieży spotkają się w Gdyni w dn. 1 lipca; te zaś, które nie będą mogły wysłać większych zespołów, wyślą przynajmniej poczty sztandarowe lub delegacje, aby zespolić się z całością Młodej Polski w tym żywym akcie, mającym dokonać się w Gdyni w obecności Pana Prezydenta Rzeczypospolitej. Dlatego też w Księdze Obecności nie może zbraknąć żadnej zorganizowanej grupy młodzieży! *H. S.*

Zbliżają się wakacje

Zbliżają się wakacje, kończy się jeden rok naszej pracy. Dobrze i źle zarazem. Dobrze, bo młodzi nasi ligowcy wypoczną, pełnemi płucami czerpać będą zdrowe powietrze lata i nabiorą sił do dalszej pracy. Źle, bo może w niektórych Kołach Szkolnych zamrze na okres dwu miesięcy praca, bardzo ważna, bo praca dla polskiego morza, a w tych szkołach, w których niema jeszcze Kół Szkolnych Ligi, odwlecze się o 2 miesiące termin ich zorganizowania.

Możeby więc dobrze było pomyśleć o tem, co jeszcze do wakacyj i potem w czasie lata można by zrobić.

Trzeba — i to koniecznie — założyć Koła Szkolne Ligi Morskiej i Kolonjalnej we wszystkich szkołach, w których jeszcze niema Kół. Nauczycielstwo dopomoże, trzeba tylko o tę pomoc poprosić. Energiczniejsi i ruchliwsi niechże pokażą, że młodzież szkolna o polskiem morzu pamięta. Dalejże więc do wyścigu! Kto prędzej i lepiej myśli i czuje!

Zarządy Kół Szkolnych niechaj pomyślą, coby można było zrobić w czasie wakacyj, aby nie psuć sobie wypoczynku, a morzu czemś się przysłużyć.

Najważniejszem zadaniem Kół Szkolnych jest **wychowanie wodne.** Mamy się zżywać i bratać z wodą, uczyć się pływać i wiosłować, bo tylko przez zażyłość z wodą rodzi się dla niej miłość. Nie można kochać tego, czego się nie zna. A więc — **tam**, gdzie jest w pobliżu staw, albo rzeka, organizujmy **wspólne kąpiele i naukę pływania.** Może opiekun Koła nie wyjeżdża na wakacje i podejmie się zorganizować i poprowadzić naukę pływania.

Młodzież starsza, od lat 12, mogłaby pomyśleć **o żeglarstwie** — przygotować sprzęt żeglarski. W wielu szkołach możnaby na lekcjach zajęć praktycznych popróbować **budowy kajaka**. A kajakiem można pływać nawet po bardzo małych rzeczkach.

Taż sama młodzież starsza mogłaby zorganizować **wycieczkę kajakami** do jakiejś pobliskiej a pięknej miejscowości. Tylko pamiętać trzeba o tem, że ze sportu kajakowego korzystać mogą tylko ci, którzy umieją dobrze pływać.

Koła, które nie mają wody w pobliżu, mogą zorganizować **wycieczkę do najbliższego Koła,** aby zapoznać się z pracą sąsiadów, przygotować się do pracy na przyszły rok szkolny — a powinny koniecznie choć jednego członka wysłać na wycieczkę nad morze, lub na któryś z obozów.

W pierwszych dniach wakacyj, dnia 29-go czerwca b. r. odbędzie się „Święto Morza". Tam, gdzie starsi zorganizują to święto, młodzież musi starszym pomóc i wziąć udział w pochodzie i innych uroczystościach.

Tam, gdzie starsi nie urządzą „Święta Morza" — młodzież powinna dać inicjatywę. Zaprosić rodziców na zebranie Koła i poprosić, aby pomogli młodzieży w zorganizowaniu tego święta. Bądźmy pewni, że nam nie odmówią.

W „Święcie Morza" musi wziąć udział cała młodzież, tak zorganizowana w

Kołach Szkolnych Ligi M. K., jak i niezorganizowana. Jest to obowiązek obywatelski — a młodzież, to przecie mali obywatele Polski.

Jedno tylko zastrzeżenie. Wszystkie te prace podjąć można tylko za wiedzą i zgodą opiekuna Koła Szkolnego, a tam, gdzie Koła niema, za wiedzą i zgodą kierownika szkoły.

A. Rawski

Z życia Kół szkolnych

Koło przy szkole powsz. Nr. 5 w Lidzie na pierwszy apel Ligi M. i K. w dn. 10.II r. b. zapoczątkowało zbiórkę ofiar na Fundusz Obrony Morskiej, obejmując swą akcją i młodzież innych szkół miejscowych. Ta szlachetna inicjatywa Koła Szkolnego LMK. w Lidzie w ciągu kilku zaledwie tygodni pozwoliła zebrać 29 zł. 58 gr., które zostały przekazane natychmiast na konto PKO Nr. 30680.

Na tem miejscu Zarząd Koła składa podziękowanie tym wszystkim, którzy przyczynili się do takiego wyniku zbiórki, a w pierwszym rzędzie młodzieży ze szkoły powsz. Nr. 1 i Nr. 2.

*

Bardzo rozległą działalność rozwinęło w ostatnich czasach Koło Szkolne LMK. przy Gimn. Państw. w Tomaszowie Lub. liczące obecnie 125 członków. Zreorganizowane w jesieni roku ubiegłego. Koło rok szkolny zapoczątkowało urządzeniem tygodnia morskiego, który zakończył się wielką akademją o bardzo bogatym programie. W dniu 10.II r. b. Koło rozpoczęło propagandę zbiórki na FOM. i urządziło na ten cel bal morski, a zarazem zajęło się rozsprzedażą broszury „Frontem do morza", zakupując jej 200 egzemplarzy.

Ponadto Koło zorganizowało cykl referatów, wygłoszonych przez członków Koła; m. in. zostały wygłoszone referaty n. t.. „Gdynia — port polski", „Kolonje polskie w Brazylji", „Lotnictwo morskie" i szereg innych.

*

Pod kierownictwem prof. M. Rudeckiego Koło Szkolne LMK. przy Państw. Gimn. im. ks. J. Poniatowskiego w Łowiczu zorganizowało w dn. 5 kwietnia r. b. w sali kina 10 p.p. „Wieczór Morza".

Część pierwszą stanowił żywy djalog p. t. „Nad naszem morzem", napisany przez ucz. Stolarskiego, następnie poemat „Gdynia", napisany przez ucz. Lichańskiego; piosenka aktualna „O morzu, Dziadku i Hitlerze", oraz 2 utwory muzyczne, wykonane na skrzypcach przy akompanjamencie fortepianu. W części 2-giej został odczytany wesoły obrazek sceniczny p .t. „Powrót z Kamerunu", opracowany również przez uczniów: Lichańskiego i Kuleszę. Wieczór został zakończony podniosłą Rotą Morską, napisaną przez ucz. Kunata do słów ucz. Wójcika, rotę wykonał chór uczniów - marynarzy. Dochód, uzyskany z wieczoru w sumie 25 zł., Koło przekazało na FOM.

*

Wielce ciekawy i charakterystyczny odczyt o Gdyni i Pomorzu odbył się w dn. 15 kwietnia w Zakładzie dla ociemniałych w Laskach koło Warszawy. Przed rozpoczęciem odczytu rozdano ociemniałym słuchaczom kilkanaście plastycznych planików portu i miasta Gdyni w skali 1:10.000. Poczem prelegent — radca W. Stopczyk — po zapoznaniu słuchaczy z terenem całego Pomorza i omówieniu historji walk o to Pomorze, przystąpił do „oprowadzania" po porcie Gdyńskim.

Wiódł więc słuchaczy wzdłuż wybrzeża i po basenach, „pokazywał" mola i imponujące gmachy, jak: Olejarnię, Chłodnię, Łuszczarnie, Szkołę Morską, Dworzec i urządzenia portowe. Słuchacze szybko wodzić musieli palcami po wypukłym planie, aby nadążyć za oprowadzającym, by nie zginąć w porcie— tak już dziś wielkim i tak żywym.

Wiadomości organizacyjne

„ŚWIĘTO MORZA"

Główny Komitet wykonawczy obchodu tegorocznego „Święta Morza", wyznaczonego w tradycyjnym już terminie t. j. na dz. 29 czerwca, z całą energją przystąpił do prac przygotowawczych uroczystości, mających się odbyć — podobnie, jak w roku ubiegłym — w całej Polsce.

Protektorat nad „Świętem Morza" objęli dostojni protektorzy zeszłorocznego „Święta": Pan Prezydent Rzeczypospolitej — prof. dr. Ignacy Mościcki, Pierwszy Marszałek Polski — Józef Piłsudski i Prymas Polski — ks. kard. August Hlond.

OKRĘG BIAŁOSTOCKI L.M.K.

W dniu 7 maja r. b. z inicjatywy p. woj. St. Michałowskiego odbyło się zebranie organizacyjne, na którem dokonano wyboru pierwszego Zarządu Okręgu L.M.K. woj. białostockiego, mającego kierować pracami Okręgu do czasu zwołania zjazdu delegatów wszystkich Oddziałów, działających na obszarze woj. białostockiego.

Prezesem Okręgu został p. woj. Michałowski, sekretarzem — p. nacz. A. Helm.

W ten sposób został powołany do życia ostatni Okręg, gdyż dotychczas tylko w Białymstoku L.M.K.

nie posiadała swej wojewódzkiej komórki organizacyjnej Szczególnie korzystnie odbije się ten fakt na dalszym rozwoju Kół Szkolnych L.M.K. które — poza Grodnem, Suwałkami i Białymstokiem gdzie działają intensywnie Oddziały L.M.K., — nie miały dotychczas w swej akcji koniecznego i właściwego oparcia o Okręg, koordynujący w myśl statutu prace Kół.

MASOWE WYCIECZKI DO GDYNI

Zarząd Główny L.M.K. uzyskał ostatnio od Min. Komunikacji zezwolenie na zakupienie i skierowanie do Gdyni w ciągu całego okresu letniego 42-ch pociągów wycieczkowych. Pociągi te odchodzić będą z różnych miast, obejmujących cały teren Rzeczypospolitej.

Prospekty wycieczek, rozkład pociągów wycieczkowych, oraz inne szczegóły zostaną niebawem podane do wiadomości ogółu. Pierwsze pociągi wycieczkowe odeszły do Gdyni w końcu miesiaca — maja.

WYSTAWA „LEN POLSKI".

W dniu 19 maja r. b. w Dolinie Szwajcarskiej w Warszawie nastąpiło otwarcie Wystawy - Targów „Len Polski".

Wystawa dzieli się na 3 zasadnicze działy: 1) część wystawowa, zorganizowana przez Tow. Lniarskie w Wilnie, 2) „Len w wojsku", zorganizowana przez wojsko i 3) zastosowanie lnu.

Wystawa została zorganizowana przez Komitet, na czele którego stanął p. gen. L. Żeligowski, i ma na celu zobrazowanie naszego dorobku na tym odcinku gospodarczym, tak doniosłym zwłaszcza dla ziem północno - wschodnich Rzeczypospolitej, gdzie uprawa lnu od dawien zajmuje pierwsze miejsce w gospodarce rolnej.

Na otwarcie wystawy przybył p. Premjer — prof. Leon Kozłowski w otoczeniu pp. Ministrów: Rolnictwa, Przemysłu i Handlu, Komunikacji, oraz Podsekretarzy Stanu, uprzedzając przybycie Pana Prezydenta Rzplitej, który zaszczycił swoją obecnością uroczystość otwarcia wystawy, dając tem wyraz ważności tego przemysłu dla gospodarstwa rolnego.

W Y K A Z

wpłat na F.O.M. konto P.K.O. 30680 dokonanych między innemi przez szkoły.

Pełny szczegółowy wykaz wpłat został umieszczony w „Morzu" Nr. 6.

Szkoła — Trzcianne — **zł. 7.64**; Koło LMK. przy Szkole Powsz. Nr. 4 — Grodno — **zł. 47.95**; Szk. Powsz. — Monasterzec k/Leska — **zł. 2.30**; Samorząd kl. VII Gimn. Koedukacyjnego — Oświęcim — **zł. 7.—**; Koło LMK. przy Państw. Sem. Naucz. — Lublin — **zł. 8.—**; Koło Szkolne LMK.—Tomaszów Lubelski — **zł. 3.—**; Koło LMK. przy Gimn. — Międzyrzec — **zł. 5.—**; Szk. Pówsz. — Miedzna k/Węgrowa — **zł. 3.—**; Szk. Powsz. im. Rejtana — Kalisz — **zł. 6.—**; Szk. Powsz. im. Reppszana — Kalisz — **zł. 2.20**; Semin. im. Król. Jadwigi — Pabjanice — **zł. 53.80**; Państw. Szk. Handl. — Łódź — **zł. 25.—**; Szkoła Powsz. — Łupków — **zł. 0.70**; Szk Powsz. — Czarna k/Ustrzyk — **zł. 2.90**; Szk. Powsz. — Hoczew — **zł. 1.40**; Szk. Powsz. im. Piłsudskiego — Ustrzyki Dolne — **zł. 2.20**; Szk. Powsz. — Łubieńsko k/Łupkowa — **zł. 0.20**; Szk. Powsz. — Wola Piotrowa k/Sanoka — **zł. 0.70**; Szk. Powsz. — Smolnik k/Lutowisk — **zł. 1.70**; **Szk.** Powsz. — Serednie Małe k/Lutowisk — **zł. 0.70**; Szk. Powsz. — Zawadka rym. k/Dukli — **zł. 1.—**; Szk. Powsz. — w Rzepedzi k/Szczawnego — **zł. 1.40**; Szk. Powsz. — Polanczyk k/Soliny — **zł. 0.70**; Szk. Powsz. — Maniów k/Przemyśla — **zł. 0.80**; Szk. Powsz. — Karlików k/Bukowska — **zł. 0.80**; Szk. Powsz. — Deszno k/Rymanowa — **zł. 0.90**; Szk. Powsz. — Dąbrowa Ruska k/Sanoka — **zł. 0.90**; Szk. Powsz. — Tarnawa Dolna k/Zagórza **0.70**; Szk. Powsz. im. T. Kościuszki — Sanok— **zł. 2,—**; 1 kl. Szk. Powsz. — Rudeńka k/Miejsce-Piastowe — **zł. 0.70**; Szk. Powsz. — Wolica k/Sanoka — **0.90**; Szk. Powsz. — Bielików k/Ropienki — **zł. 0.70**; Szk. Powsz. — Mymoń k/Sanoka — **zł. 0.70**; Szk. Powsz. — Raczkowo-Jurewice — **zł. 1.20**; Szk. Powsz. — Grogów k/Jurowców — **zł. 0.70**; Szkoła Żeńska S.S. Felicjanek — Besko k/Sanoka — **zł. 2.80**; 2 kl. Szk. Powsz. — Olszanica k/Ustrzyk — **zł. 2.10**; Koło LMK. przy Gimn. im. Jagiełły — Drohobycz — **250.—**; Koło LMK. przy Szk. Powsz. Nr. 5 — Lida— **zł. 6.48**; Kl. VI Państw. Gimn. — Pińsk — **zł. 9,—**; Koło Koleżeńskie przy Szk. Rolniczej — Chełmża — **zł. 10.—**; Kl. IV, VI, VII Szk. Powsz. — Jabłonów — **zł. 3,64**; Szk. Powsz. Żeńska im. Konopnickiej — Kołomyja — **zł. 25.—**; Pryw. Szk. Powsz. Męska — Bydgoszcz — **zł. 13.05**; Szk. Powsz. — Sokołówka k/Złoczowa — **zł. 15.—**; Szk. Powsz. — Laszkowo k/Gołogór—**zł. 5.—**; Uczniowie kl. VI-ej Szk. Powsz. Dubno: C. Żelazny, W. Żelazny W. Jurczyk, F. Świtkowski, P. Gołąb, W. Buczkowski, H. Klimczak razem — **zł. 1.15**; Koło Szk. przy Szk. Powsz. III — Katowice — **zł. 70.—**; Gmina Szk. Katolicka Szkoły — Gołasowice — **zł. 2.50**; Szk. Powsz. — Aleksandrja II k/Częstochowy — **zł.8.—**; Młodzież szkolna— Czerwionka — **zł. 2.—**; Szk. Powsz. Nr. 48 — W-wa — **zł. 18,55**; Gimn. J. Gagatnickiej — W-wa — **zł. 100.—**; Koło LMK. przy Gimn Staszica — W-wa — **zł. 15.—**; Koło LMK. przy Szk. Powsz. Nr. 43 — W-wa — **zł. 7.—**; Szk. Powsz. Nr. 45 — W-wa — **zł. 55,—**; Gimn. im. Rejtana — W-wa — **zł. 7.15**; Personel Naucz. Szk. Powsz. Nr. 28 — W-wa — **zł. 2.50**; Szk. Powsz. Nr. 28 — W-wa — **zł. 6,74**; Szk. Powsz. Nr. 43 — W-wa — **10.—**; Szk. Powsz. — Modlin — Twierdza — **zł. 26,08**; Szk. Powsz. — Kołbiel — **zł. 2.—**; Szk. Powsz. — Szpiklosy — **zł. 2,05.**

PRENUMERATA ROCZNA 2 ZŁOTE.

Adres redakcji i administracji: Warszawa, Widok 10 telefony: red 290-18, admin 533-88.

WYDAWCA: Liga Morska i Kolonialna   Redaktor: Henryk Sikorski.

Druk. zakł. graf. „PRASA POLSKA" S. A. Warszawa.